

# 北大阪急行線延伸に関する 都市計画について（報告）

## 説明資料

箕面市 鉄道延伸室  
平成27年7月17日

1

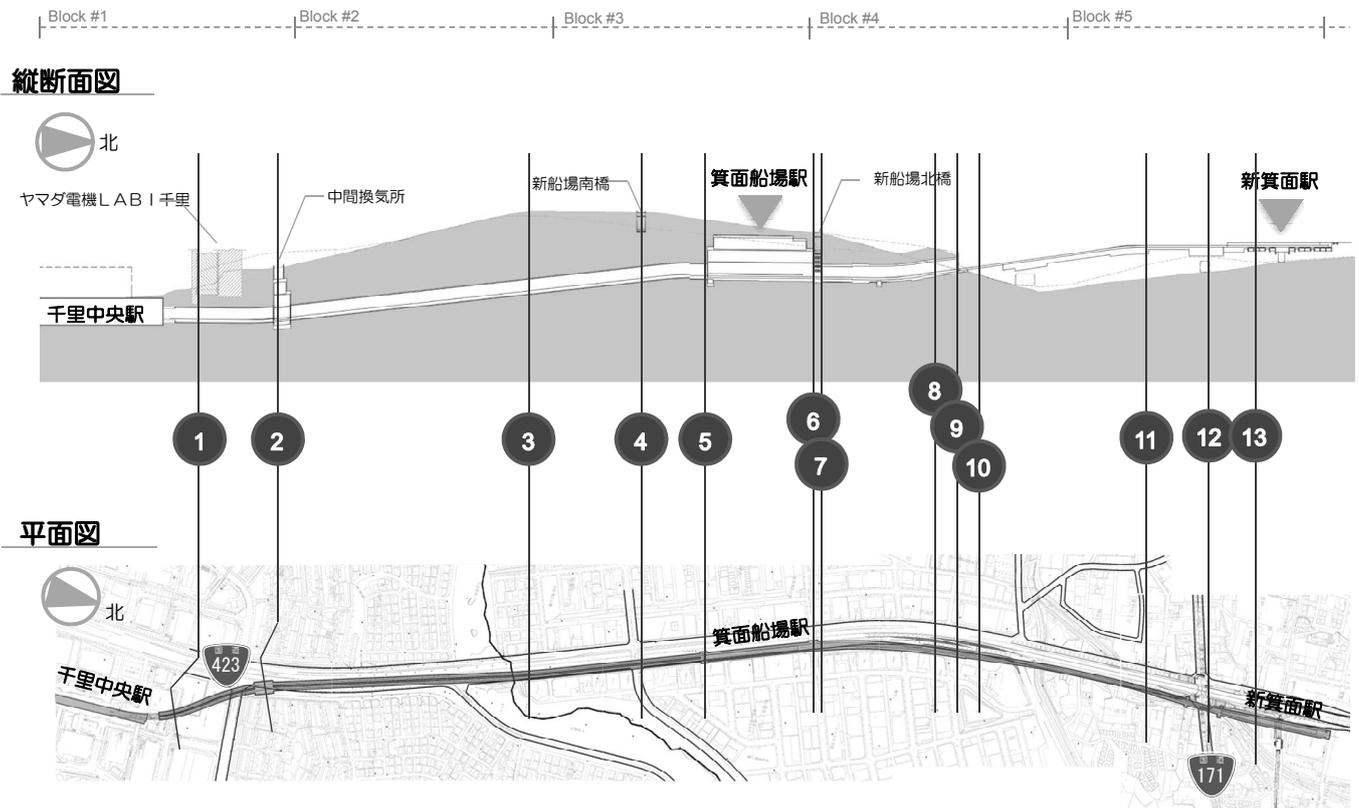
### 報告内容

1. 鉄道の通過イメージ図
2. 都市計画決定の内容
3. 環境影響評価
4. これまでの経緯
5. 今後の手続き

※この資料中、新駅名称はすべて仮称です

2

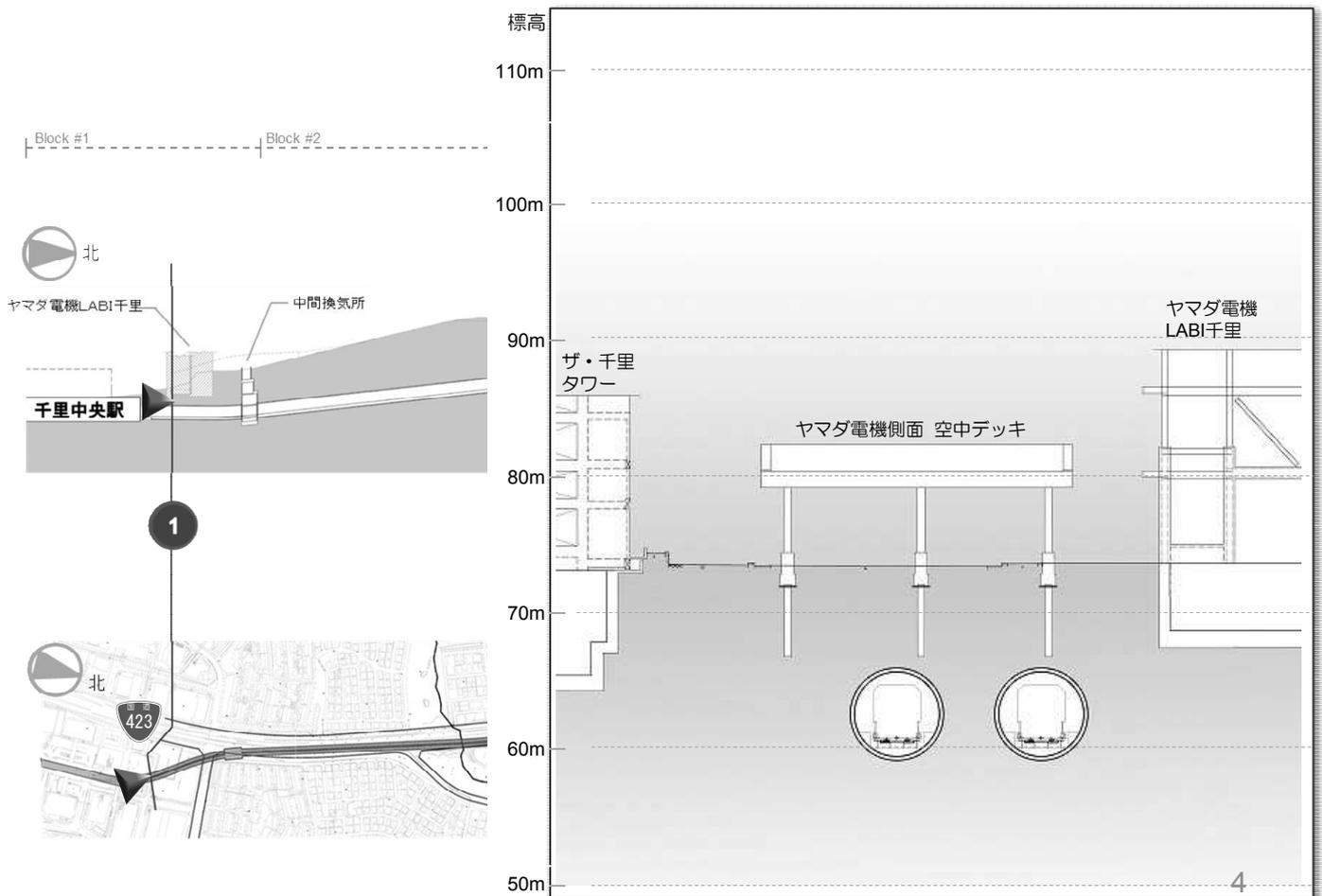
# 1. 鉄道の通過イメージ図 縦断面・平面（全体図）

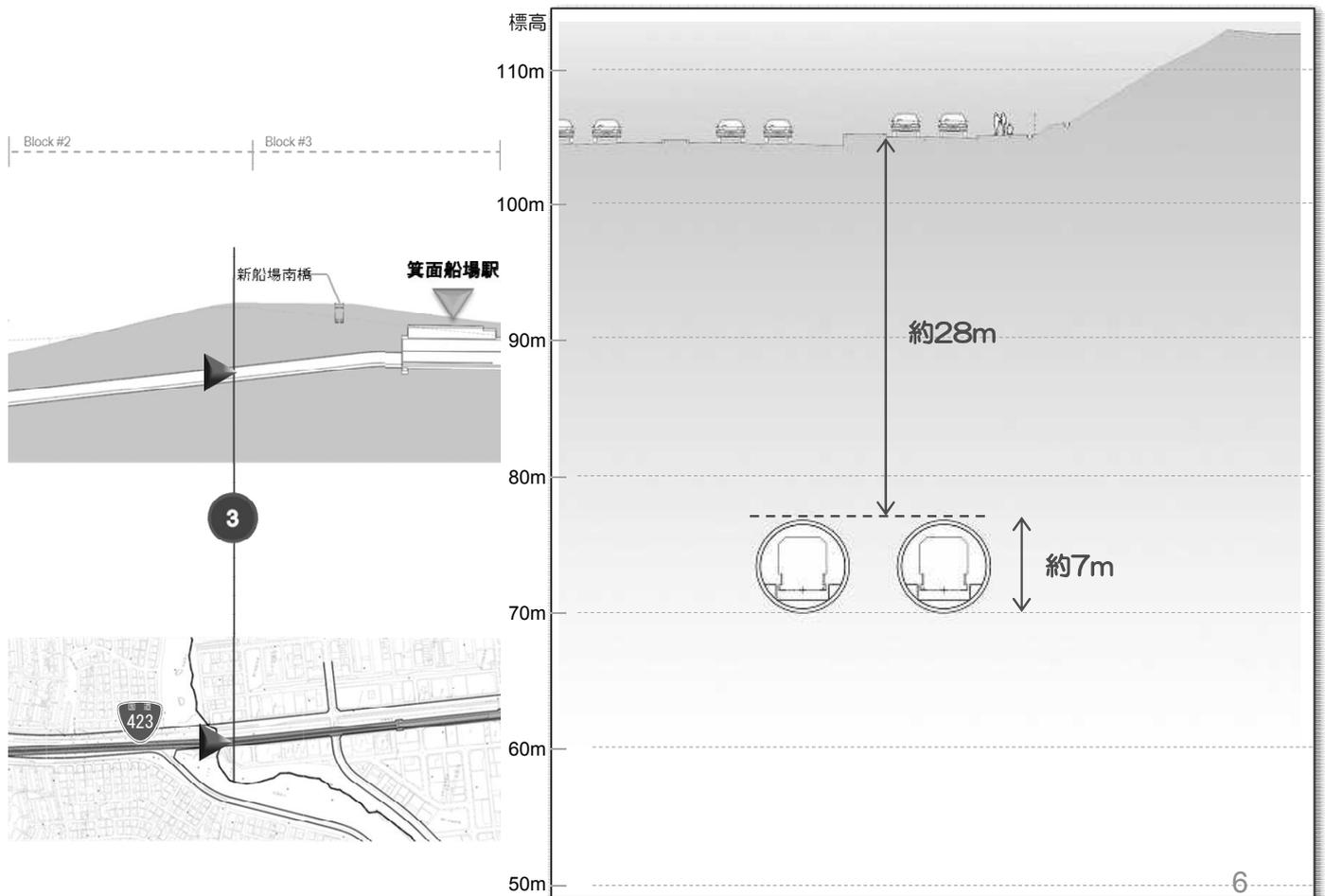
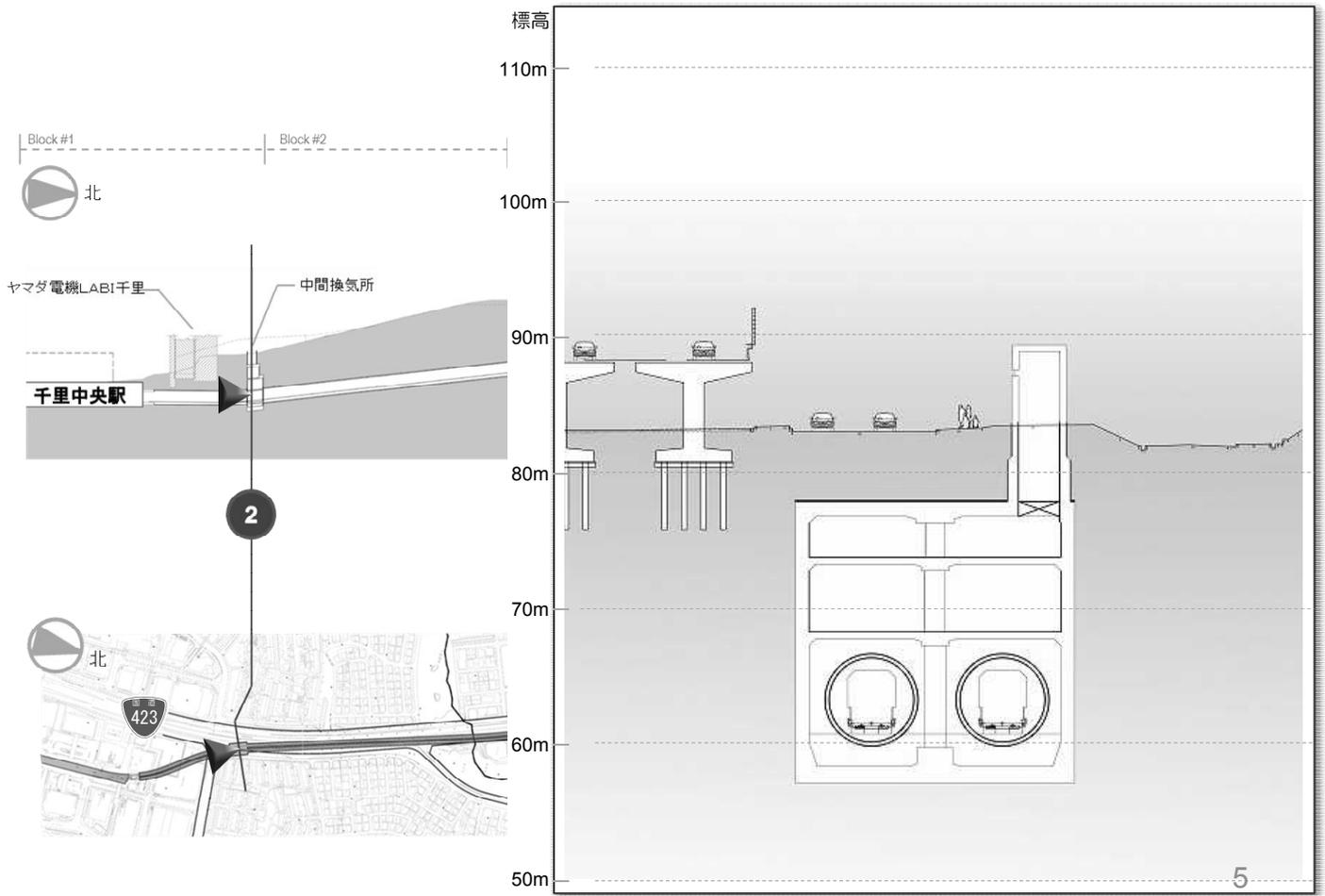


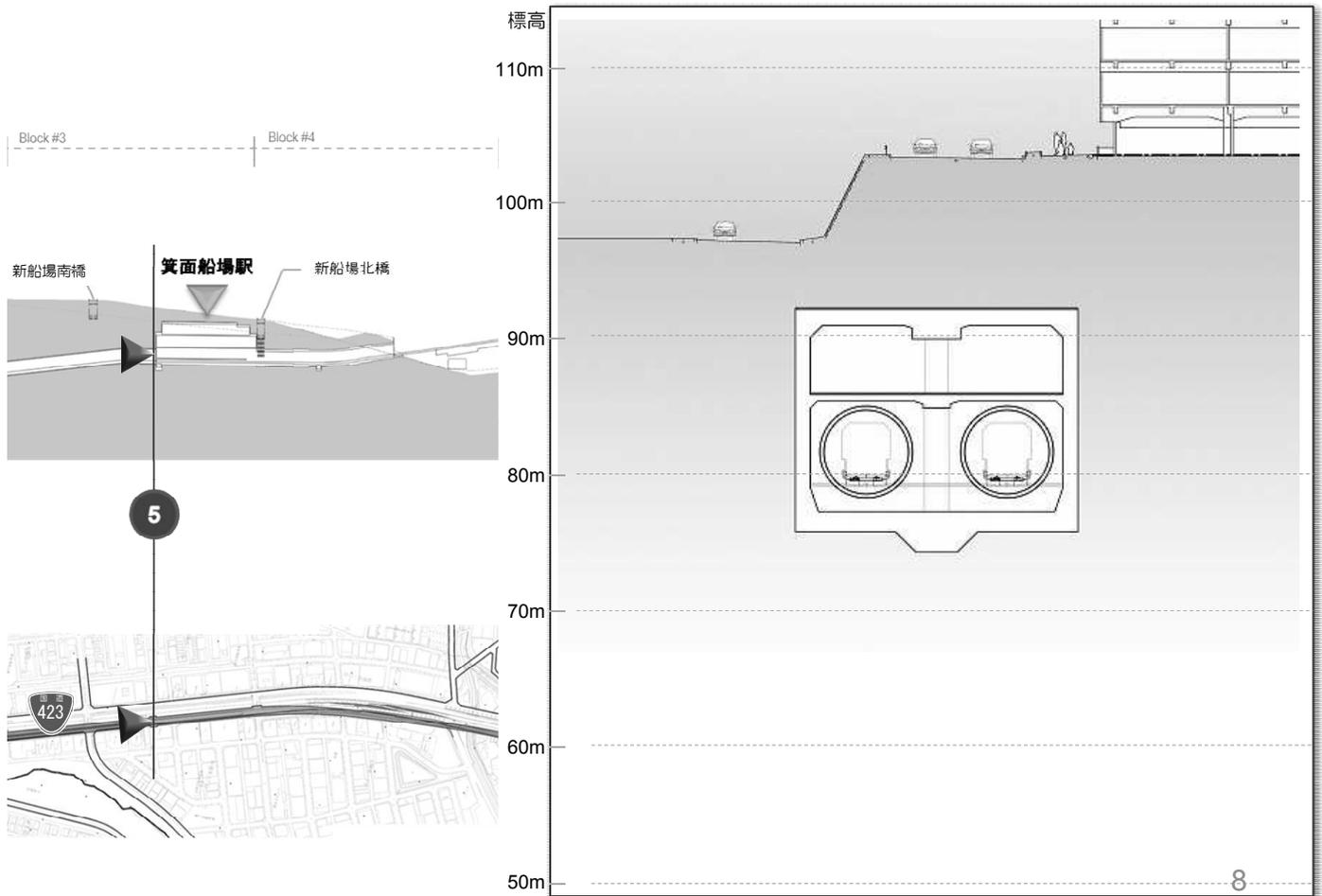
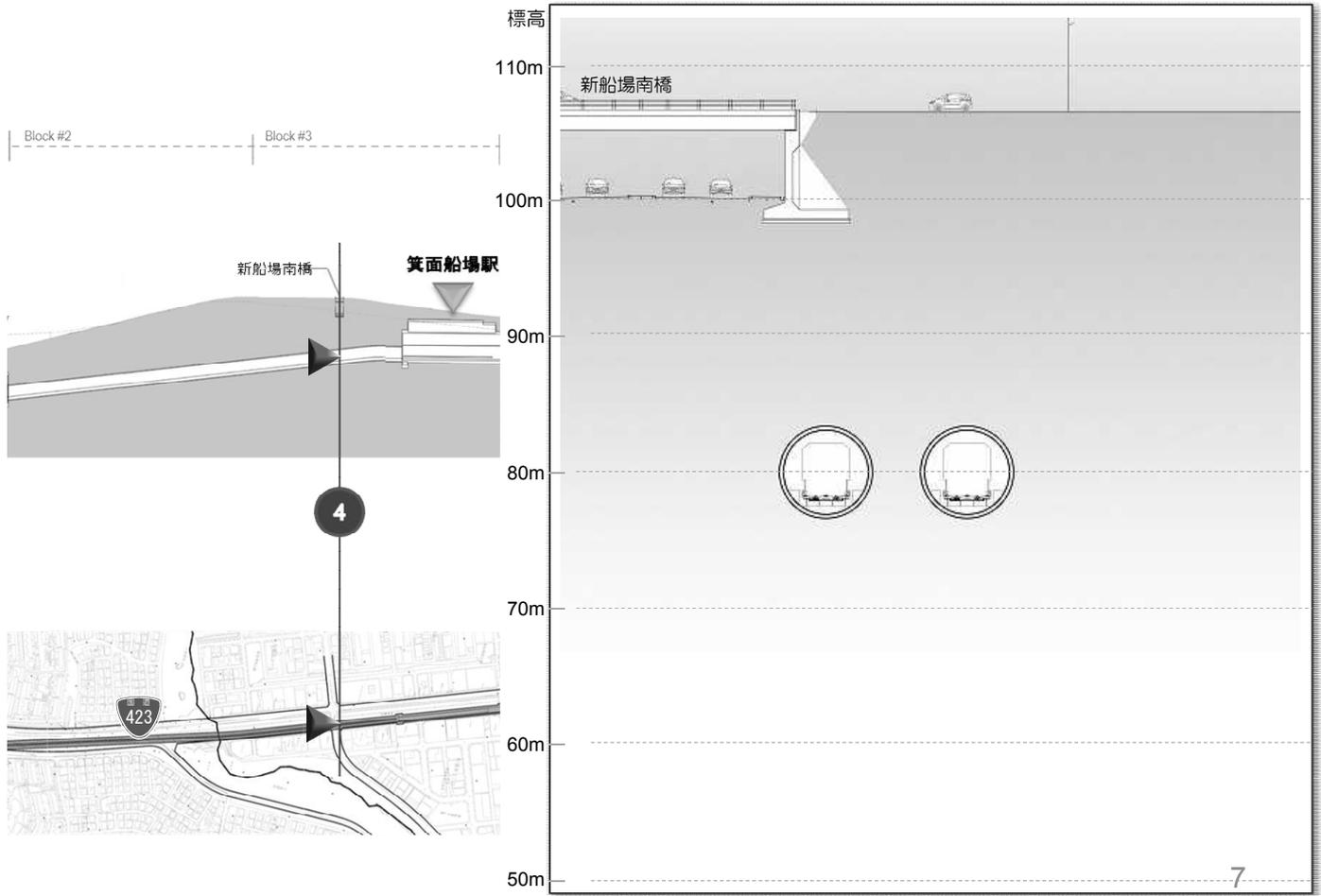
3

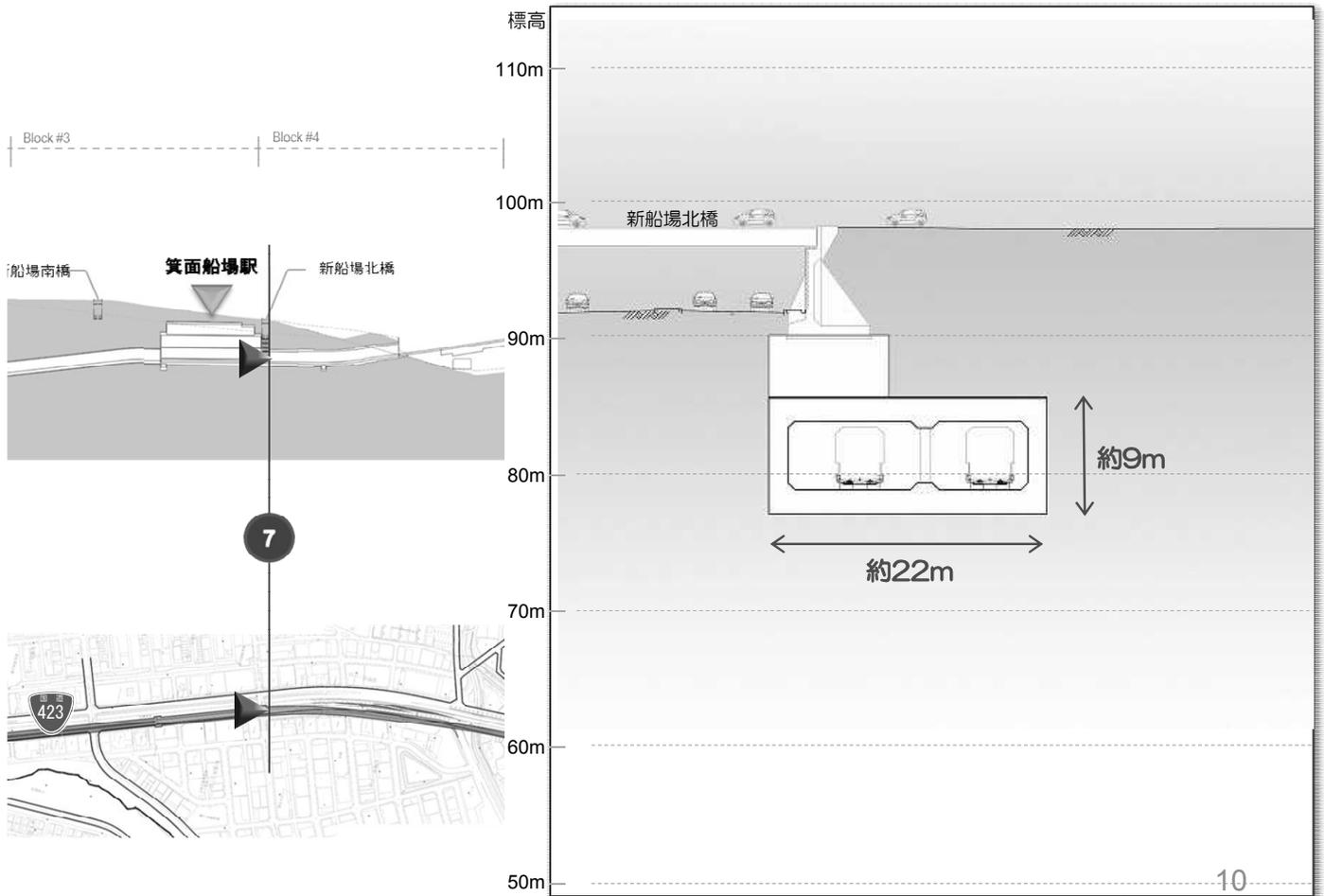
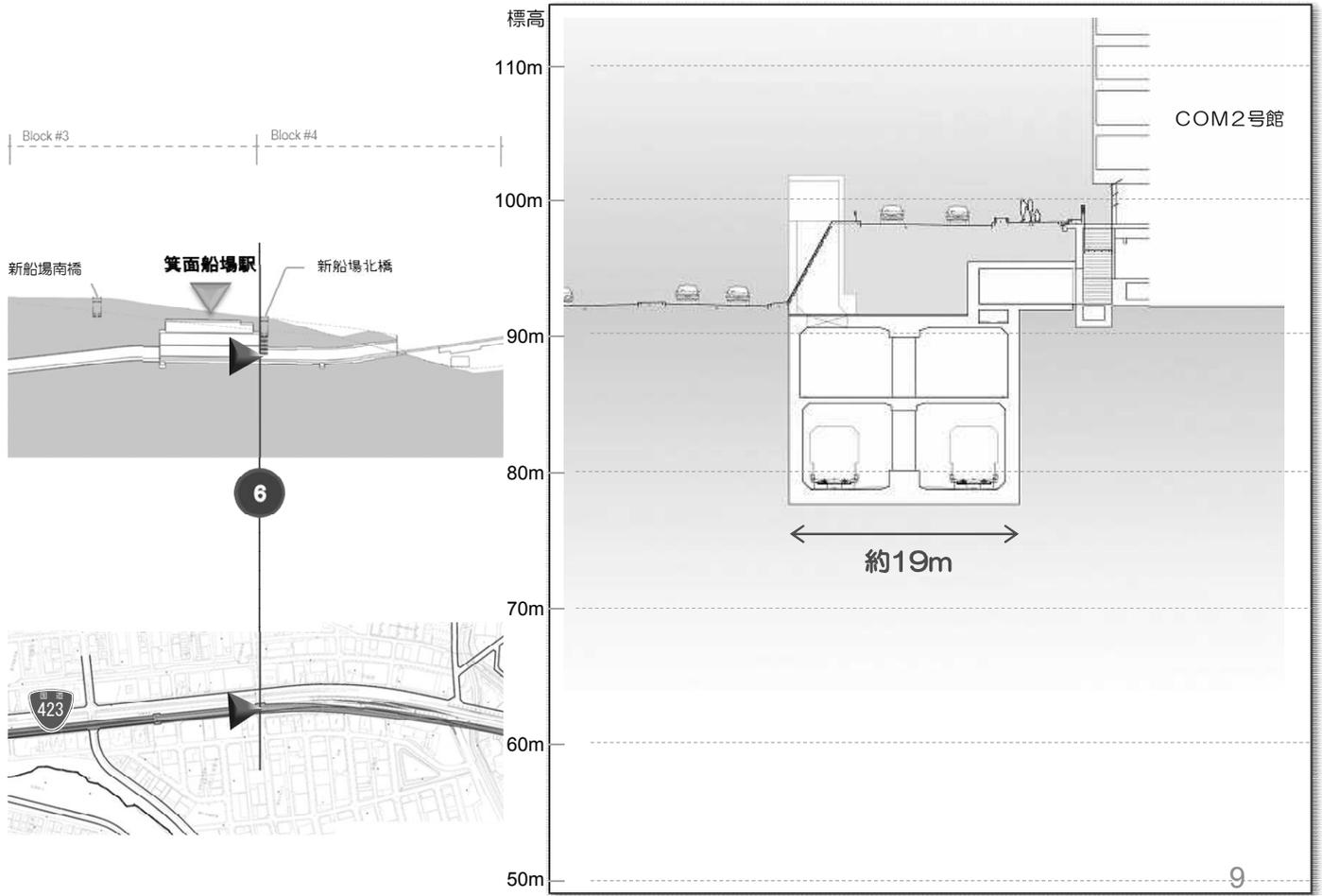
# 1. 鉄道の通過イメージ図

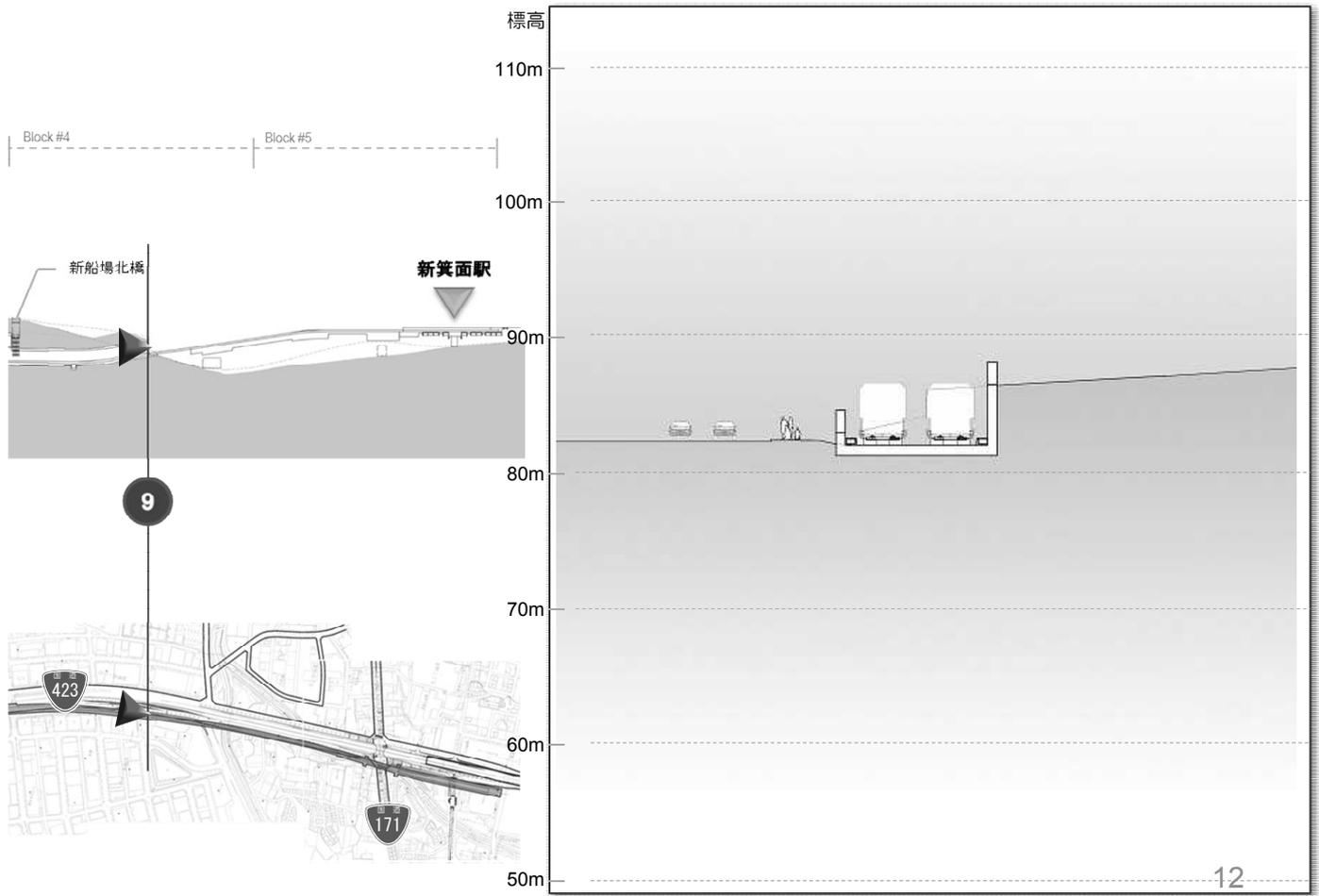
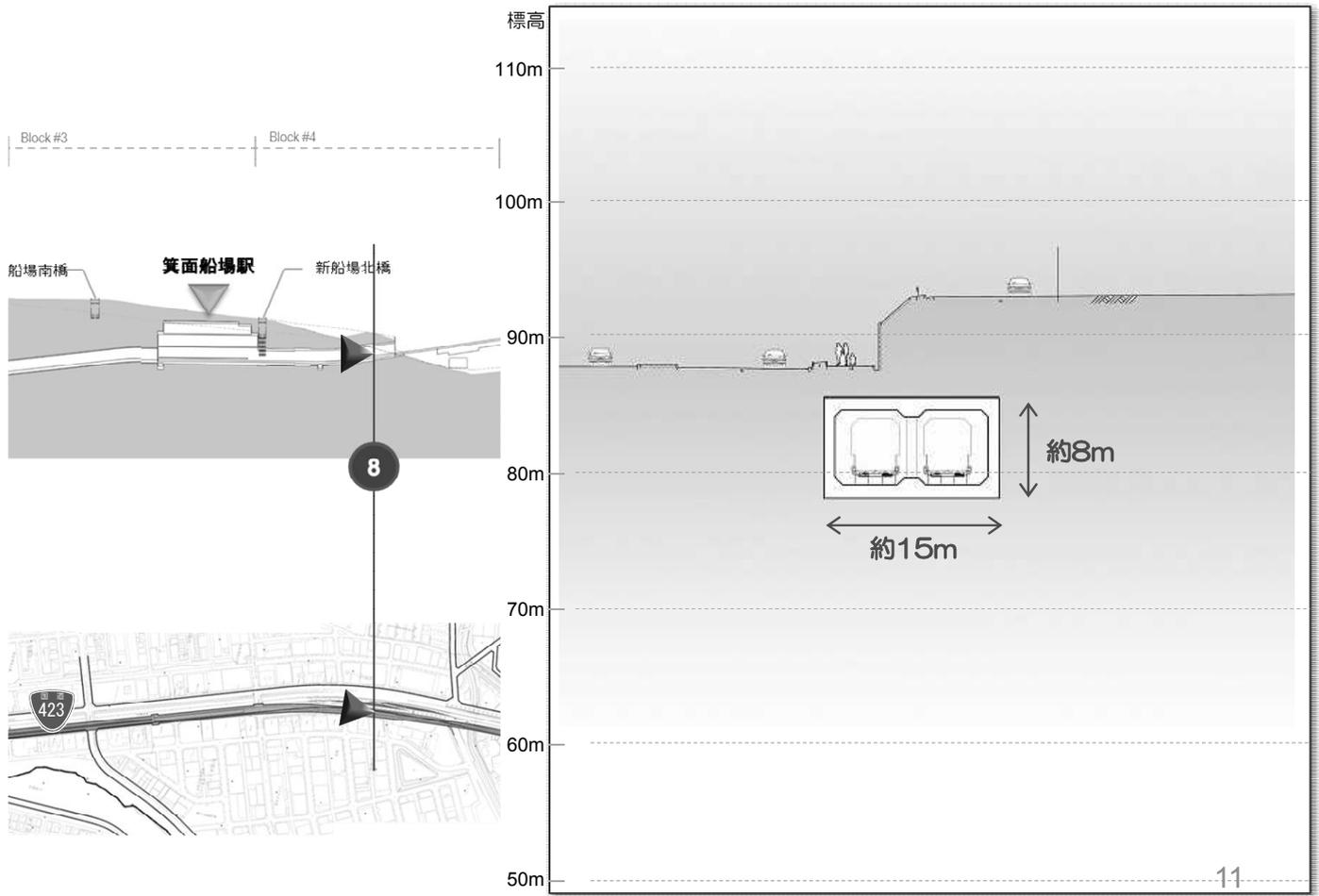
## ① 千里中央駅付近

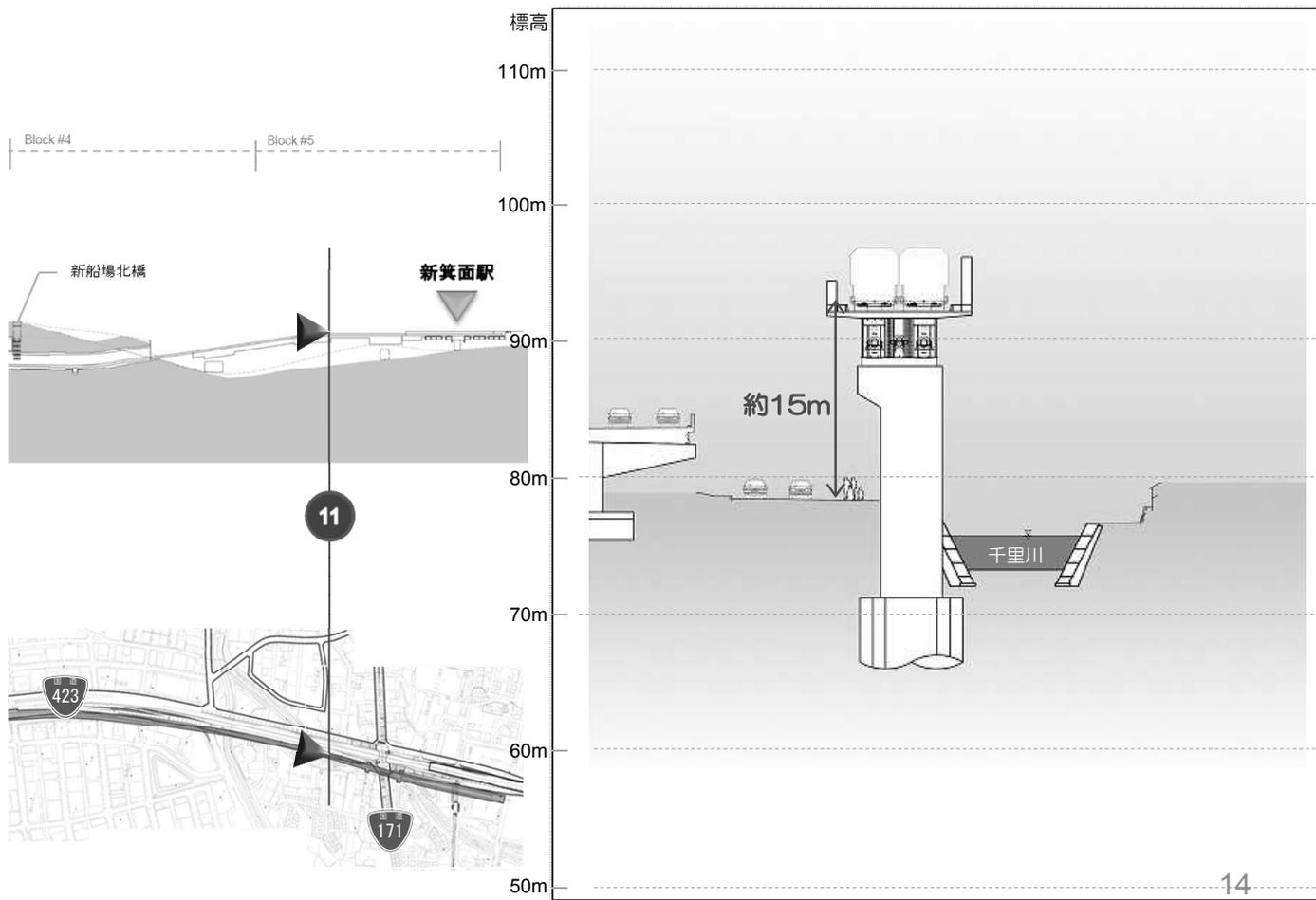
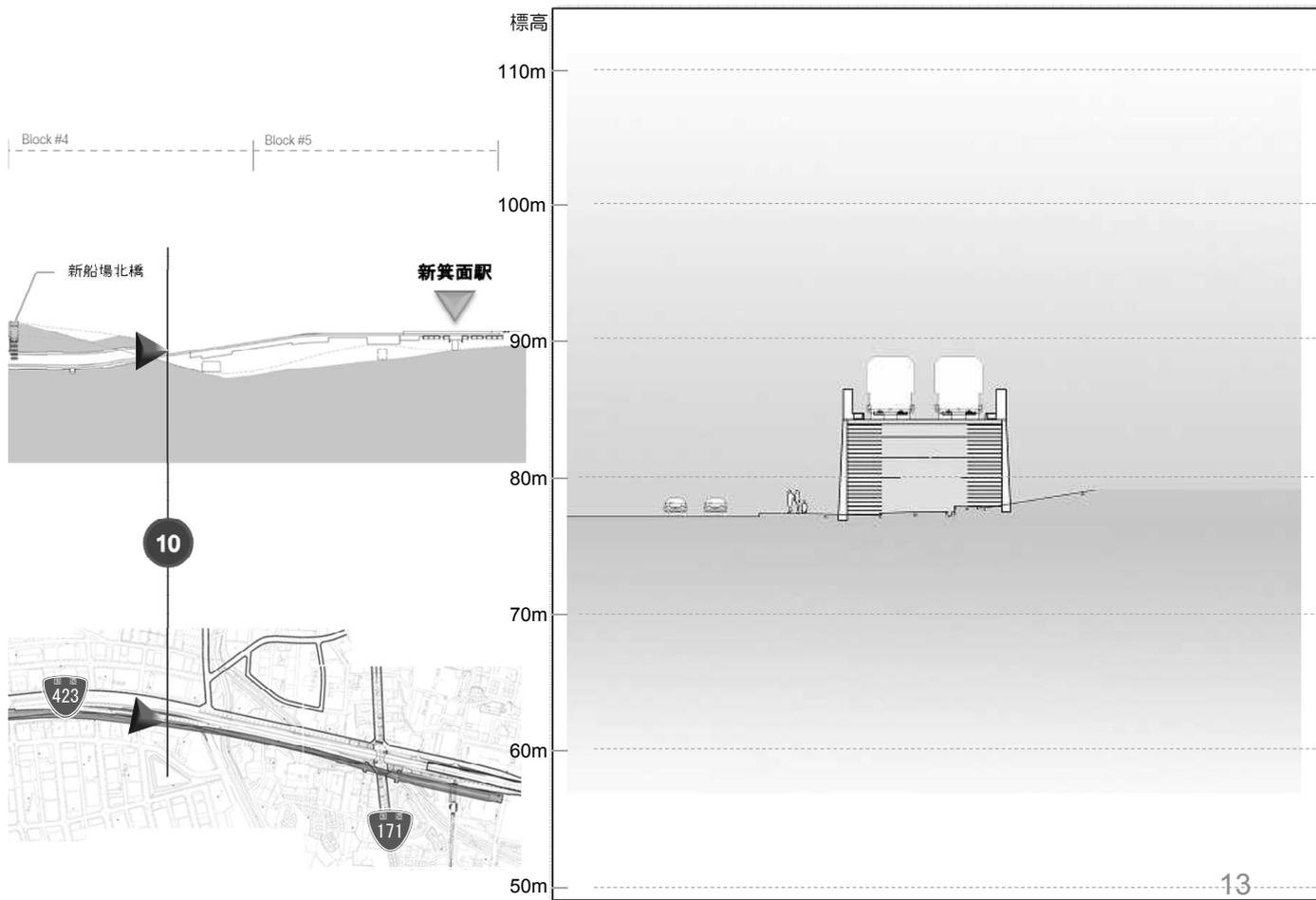


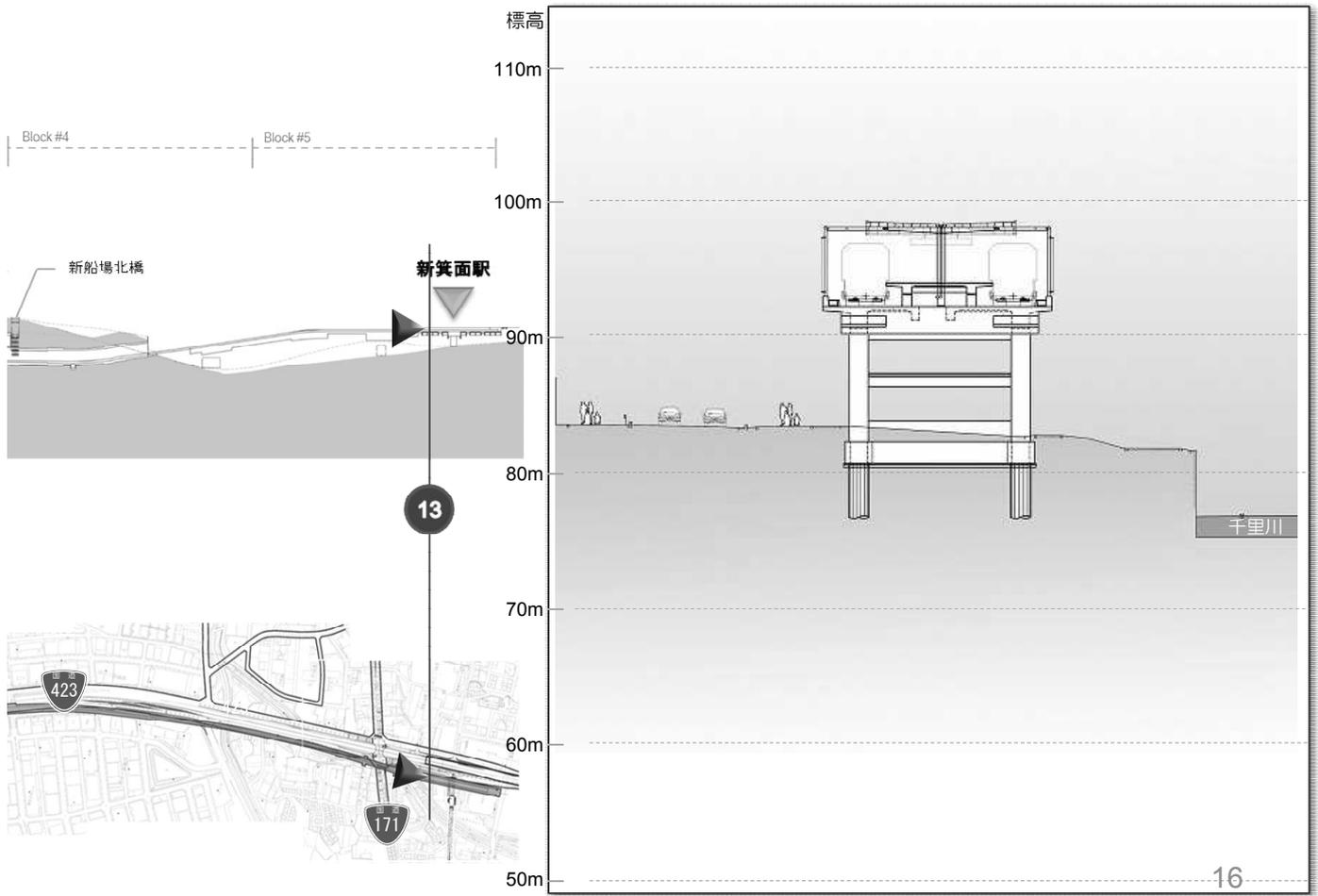
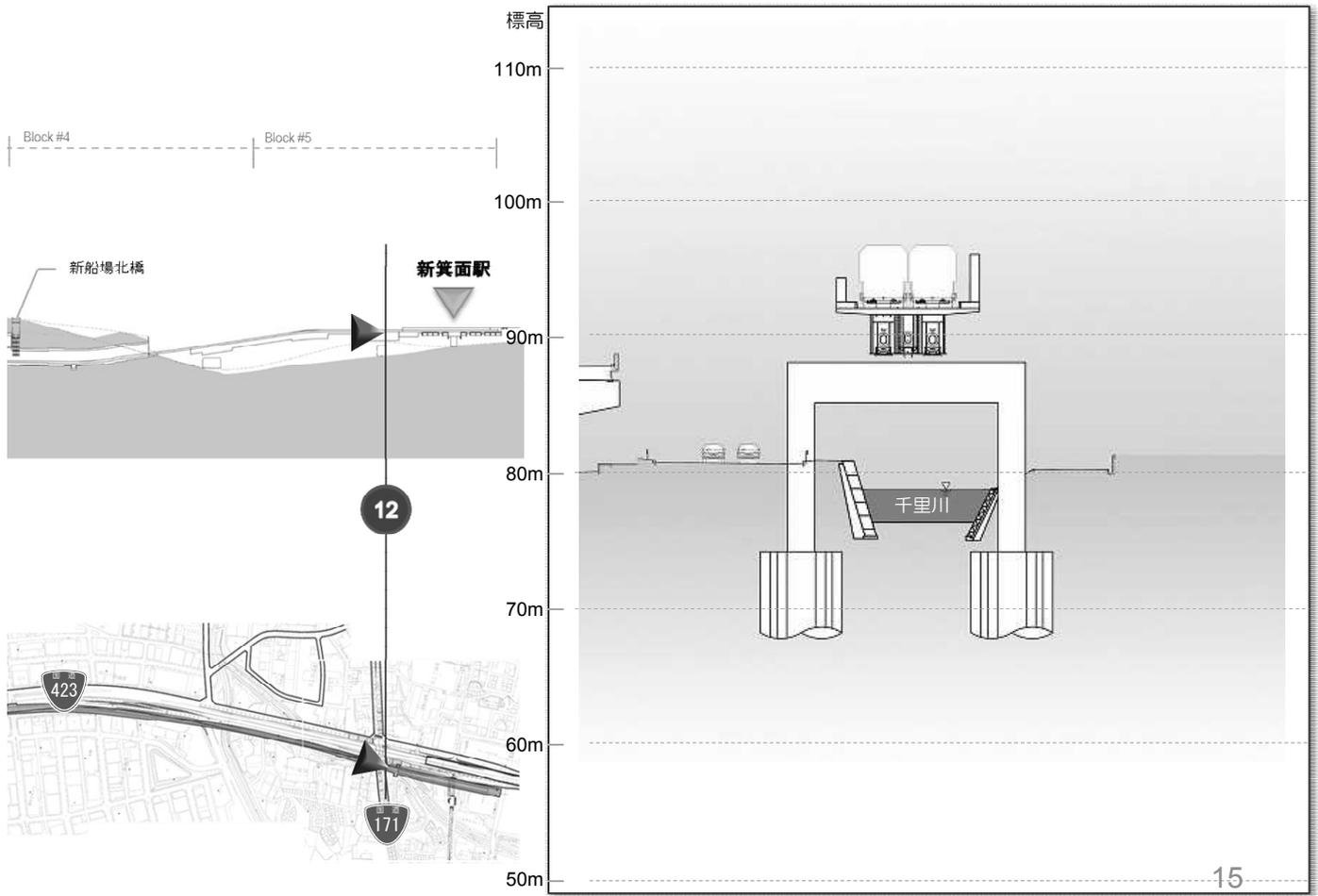












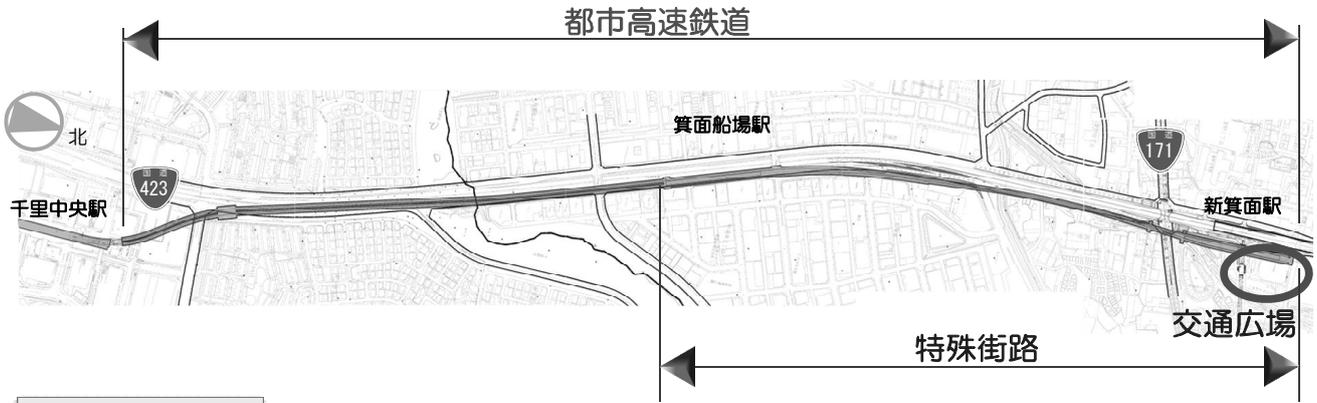
## 2. 都市計画決定の内容

事業予定期間 平成28年度～平成32年度  
(2016年度～2020年度)

大阪府決定

1件

都市高速鉄道 延長約2.5km  
千里中央駅～新箕面駅



箕面市決定

2件

特殊街路 延長約1.33km  
箕面船場駅～新箕面駅 (都市高速鉄道と重複)  
交通広場  
新箕面駅

## 2. 都市計画決定の内容

事業予定期間 平成28年度～平成32年度  
(2016年度～2020年度)

大阪府決定

都市高速鉄道 延長約2.5km 千里中央駅～新箕面駅

203-3号  
北大阪急行電鉄南北線延伸線

220-2号 北大阪急行電鉄南北線延伸線



起点 新千里東町一丁目  
終点 新千里北町二丁目

位置

起点 船場東三丁目  
終点 西宿一丁目

約740m

延長

約1,720m

地下式

構造形式

地下式 約920m  
嵩上式 約730m  
地表式 約70m

## 2. 都市計画決定の内容

事業予定期間 平成28年度～平成32年度  
(2016年度～2020年度)

箕面市決定

特殊街路 箕面船場駅～新箕面駅（都市高速鉄道と重複）



9・6・220-2号 船場西宿線

位置

起点 船場東三丁目  
終点 西宿一丁目

延長／幅員

約1,330m／11m

構造形式

地下式 約530m  
嵩上式 約730m  
地表式 約70m

19

## 2. 都市計画決定の内容

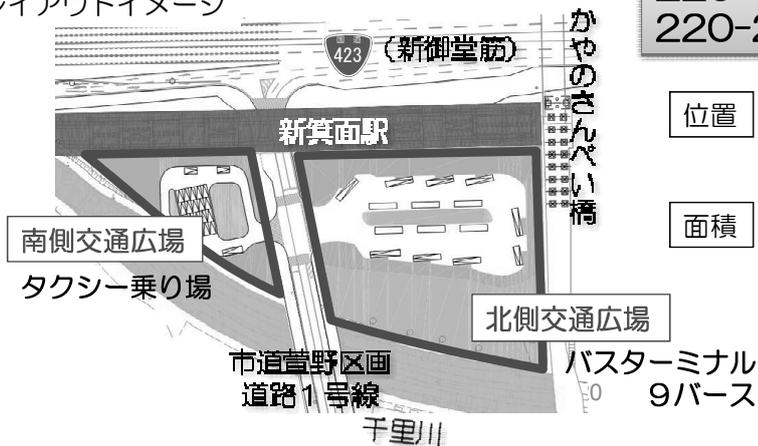
事業予定期間 平成28年度～平成32年度  
(2016年度～2020年度)

箕面市決定

交通広場 新箕面駅



レイアウトイメージ



220-1号 (仮称)新箕面駅北側交通広場  
220-2号 (仮称)新箕面駅南側交通広場

位置

西宿一丁目地内

面積

北側交通広場  
6,700㎡

南側交通広場  
2,200㎡

20

### 3. 環境影響評価 【箕面市域】

今回の都市計画の内容は、環境影響評価(アセス)の対象外ですが、周辺環境への影響を検証するため、任意で実施しました。

(参考)

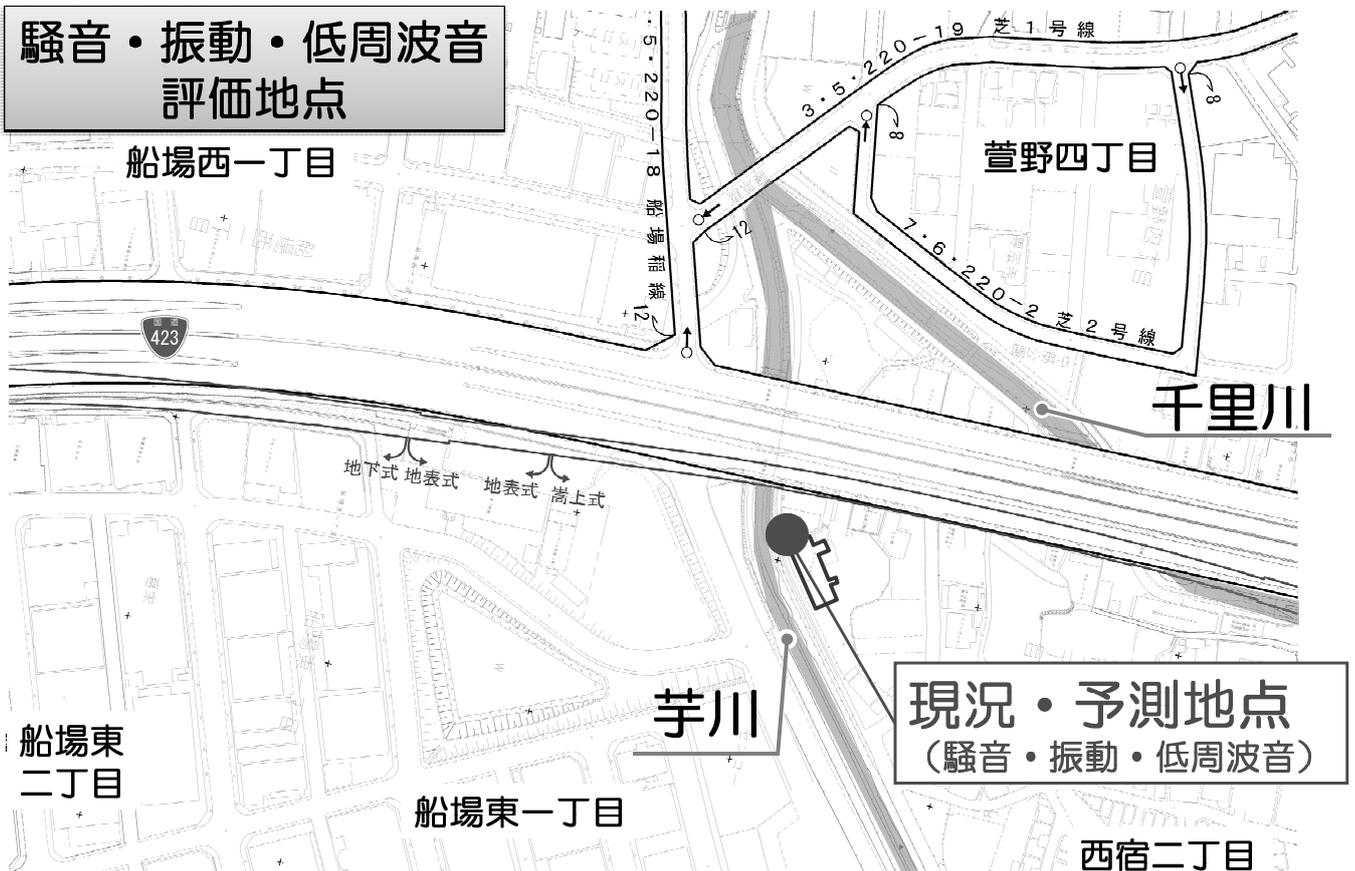
法・条例	アセス要件	要否
環境影響評価法	7.5km以上の鉄道事業	否
大阪府環境影響評価条例	3km以上の鉄道事業	否
箕面市環境保全条例	北側の市街化調整区域で1ha以上の開発	否

鉄道延伸後の騒音、振動、日照阻害、電波障害などの項目について予測および評価を実施しました。

(参考) 平成24年12月 6日 環境影響評価 計画書提出  
 平成25年 3月29日 // 委員意見書  
 平成27年 4月30日 環境影響評価 準備書提出  
 6月29日 // 委員意見書  
 7月 6日 環境影響評価 報告書提出

21

### 3. 環境影響評価 現況・予測位置—騒音・振動・低周波音—



鉄道に最も近接する居住地前面を選定し予測を行いました。

22

### 3. 環境影響評価 騒音 鉄道騒音予測結果

#### 騒音

調査日：平成26年6月1日～3日

現況	現況騒音レベル (LAeq)		環境基準	
	昼間	夜間	昼間	夜間
平日	59.7	54.8	65	60
休日	59.0	53.9		

予測	予測騒音レベル (LAeq)		環境基準	
	昼間	夜間	昼間	夜間
平日	61.7	56.0	65	60
休日	61.3	55.3		

※ 騒音の大きさは「音圧レベル」で表され、単位はdB（デシベル）

#### ■環境基準値：

「環境基本法第16条第1項に基づき、人の健康の保護に資する上で維持されることが望ましい基準」

■時間帯：昼間（6:00～22:00）

夜間（22:00～翌6:00）

#### 【音の目安】

80dB：地下鉄の車内  
70dB：騒々しい街頭  
60dB：普通の会話  
50dB：静かな事務所  
40dB：図書館



鉄道整備後の予測騒音レベルは、55.3～61.7dBであり、普通の会話(60dB)前後の予測結果となりました。

23

### 3. 環境影響評価 振動 鉄道振動予測結果

#### 振動

現況	振動レベル (L10)		振動感覚閾値 (dB)
	昼間	夜間	
平日	37	29	55
休日	33	26	

予測	振動レベル (L10)		振動感覚閾値 (dB)
	昼間	夜間	
平日	50	50	55
休日	50	50	

※ 振動の大きさは「振動レベル」で表され、単位はdB（デシベル）

#### ■振動感覚閾値：

人体が感じるか感じないかの境目の値 **55dB**

■調査日：平成26年6月1日～3日

■時間帯：昼間（6:00～21:00）

夜間（21:00～6:00）

#### 【振動の目安】

55dB以下：揺れを感じない  
55～65dB：注意深い人だけ揺れを感じる  
65～75dB：大勢の人が揺れを感じる  
75～85dB：戸、障子がガタガタ鳴動  
85～95dB：家屋が激しく振動



鉄道整備後の予測振動レベルは、50dBであり、人が振動を感じるレベルに達していませんでした。

24

### 3. 環境影響評価 低周波音

#### 低周波音

鉄道延伸後の、列車の走行による周辺への影響を予測しました。

平休	時間区分	低周波音圧レベル	
		現況	予測
平日	昼間	80	84
	夜間	75	84
休日	昼間	75	84
	夜間	70	84

※ 低周波の大きさは「低周波音圧レベル」で表され、単位はdB（デシベル）

#### ■ 平均的な人が知覚できる低周波音圧レベル 100dB

→ 低周波音の特性についての国際規格案（ISO-7196）では、1~20Hzの低周波範囲において、平均的な人が知覚できる低周波音圧レベルが100dBとされている。

⇒ 鉄道整備後の予測低周波音圧レベルは、平均的な人が知覚できる、レベルには達していませんでした。

25

### 3. 環境影響評価 大気質

#### 大気質

鉄道延伸後の、駅周辺の関連車両の走行による影響を予測しました。

評価項目	現況	予測	環境基準値
二酸化窒素(ppm)	0.034	0.038以下	1時間値の日平均値が0.04~0.06ppmのゾーン内又はそれ以下
浮遊粒子状物質(mg/m <sup>3</sup> )	0.050	0.045	1時間値の日平均値が0.10mg/m <sup>3</sup> 以下

※ 現況は平成25年吹田市北消防局(吹田市藤白台1丁目1-50)での測定結果より

※ 二酸化窒素濃度の単位はppmで表される。1ppm=0.0001%

⇒ 鉄道整備後の大気質は、現況と比べて大きく変化しないものとなりました。

26

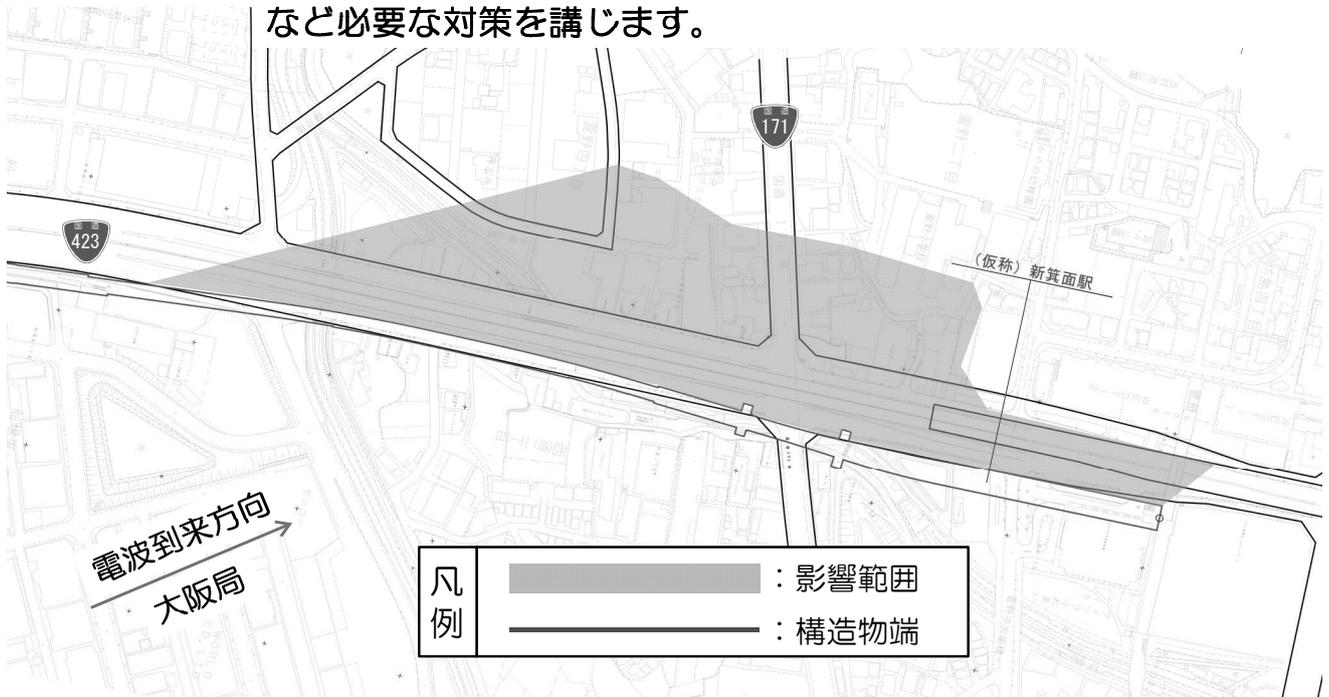
### 3. 環境影響評価 日照阻害・電波障害

#### 日照阻害

高架構造物について、日影の影響を建築基準法により評価した結果、沿道に5時間以上影となる区域はありませんでした。

#### 電波障害

高架構造物の西側に、下図のとおり影響範囲が想定されます。事業実施前には詳細な調査を実施し、テレビ共同受信方式の採用など必要な対策を講じます。



### 3. 環境影響評価 地盤沈下・廃棄物・地球環境

#### 地盤沈下

鉄道延伸後の地下構造物の影響により、箕面船場駅付近の西側で地下水位が最大0.6~1.0m程度の低下が予測されるものの、調査対象地盤の地盤は十分に締った状態であるため、施設の存在による地盤沈下は生じないと考えられます。

#### 廃棄物

駅施設から発生する廃棄物は、分別回収によるリサイクルと適正な処理を行うなど、周辺環境への影響を最小限にとどめるよう環境保全について配慮されていると評価されています。

#### 地球環境

駅施設のエレベーター、エスカレーターについては、省エネルギー機器を採用し環境への影響を最小限にとどめるなど、環境保全について配慮されていると評価されています。

#### 4. これまでの経緯 都市計画説明会（箕面市域質疑）

5月17日(日)10:00～	みのお市民活動センター	75名
18日(月)19:00～	総合保健福祉センター(ライプラ)	60名

- 延伸事業の目的は？  
⇒ 公共交通の利便性の向上と地域の活性化に寄与します。
- 箕面船場駅のホーム階へのアクセスは？  
⇒ 地上からホームへは、ES、EV、階段の経路を整備しバリアフリー化にも対応します。
- 市の財政は大丈夫か？  
⇒ 市の財政体力については、基本合意時にまちづくりも含めてシミュレーションし、チェックしており問題ありません。
- 開業後の運賃は？  
⇒ 採算性を検討する際に想定した運賃額としては、初乗り80円（当時）＋加算運賃70円を想定しています。

その他、鉄道の運行本数、路線バスの再編、工事計画等について質疑がありました。

29

#### 4. これまでの経緯 都市計画説明会（豊中市域質疑）

5月29日(金)19:00～	千里文化センター「コラボ」	70名
30日(土)10:00～	〃	63名

- 本事業のメリットは如何？  
⇒ 大阪都心に向かう公共交通の充実や、千里中央も十字結節点となるなど北大阪全体の活性化に寄与します。
- モノレールで延伸する計画はなかったのか？  
⇒ 乗換なしで大阪都心と結ぶことが重要です。
- 延伸後において、換気塔による空気の汚れはあるのか？  
⇒ トンネル内は電車が走行するため、道路トンネルのような排気ガスは出ません。
- 延伸線区間の乗降客数予測値及び算出方法は？  
⇒ 新箕面駅が約28,000人、箕面船場駅が約14,000人と想定しています。パーソン・トリップ調査の結果を基に需要予測を実施し、乗降客数を算出しています。

その他、工事中の騒音対策、換気塔周辺の騒音、鉄道の運行本数や運賃体系、路線バスの再編等の質疑がありました。

30

## 5. 今後の手続き 都市計画決定スケジュール

大阪府決定（都市高速鉄道）

箕面市決定（特殊街路、交通広場）

都市計画説明会

(箕面市域)H27.5.17、18  
(豊中市域)H27.5.29、30

平成27年6月30日  
大阪府都市計画公聴会

本日(7/17)

箕面市都市計画審議会  
(事前報告)

平成27年10月頃  
都市計画案の縦覧・意見書の提出

都市計画案の作成

※縦覧期間：2週間

平成27年12月頃  
大阪府都市計画審議会

平成27年11月頃  
箕面市都市計画審議会

平成27年度中 都市計画決定告示